

RÉPUBLIQUE DU CONGO

.....
Unité - Travail - Progrès
.....

MINISTÈRE DES TRANSPORTS ET DE L'AVIATION CIVILE



AGENCE NATIONALE DE L'AVIATION CIVILE

**BROCHURE
DE CERTIFICATION
DE TRANSPORTEUR AÉRIEN**

Août 2008

SOMMAIRE

0	PRÉSENTATION	3
	PARTIE 1 : CERTIFICAT DE TRANSPORTEUR AÉRIEN	5
1.1	DÉFINITION DE L'ACTIVITÉ	6
1.2	DOMAINE D'APPLICATION ET LIMITATIONS	6
1.3	RÈGLES DE BASE RÉGISSANT L'ACTIVITÉ	6
1.4	ÉLIGIBILITÉ	7
1.5	AGRÉMENT DE TRANSPORTEUR AÉRIEN	8
1.5.1	Conditions requises pour demander l'Agrément	8
1.5.2	Constitution du dossier de demande d'Agrément	8
1.5.3	Dépôt et délais de traitement du dossier	9
1.6	CERTIFICAT DE TRANSPORT AÉRIEN	10
1.6.1	Comment postuler pour un CTA	10
1.6.2	Conditions requises pour demander le CTA	10
1.6.3	Conditions techniques et opérationnelles	11
1.6.4	Composition du dossier de demande de CTA	12
1.6.5	Dépôt de la demande	12
1.6.6	Informations à fournir pour une première demande de CTA	13
1.7	CERTIFICATION	15
1.7.1	Contrôle des déclarations et inspections	15
1.7.2	Délivrance du CTA	15
1.7.3	Forme et teneur du CTA	15
1.7.4	Durée de validité du CTA	16

1.8	CONDITIONS DE MAINTIEN DE LA VALIDITÉ	17
1.8.1	Maintien du CTA	17
1.8.2	Suspension, retrait et rétablissement du CTA	17
1.9	EXPLOITATION D'AÉRONEF EN LOCATION	19
1.9.1	Aéronef Autorisé	19
1.9.2	Location entre deux exploitants supervisés par l'ANAC	19
1.9.3	Location d'aéronef sous supervision d'une Autorité étrangère	19
	PARTIE 2 : EXPLOITANTS ÉTRANGERS	20
2.1	EXPLOITANTS ÉTRANGERS	21
2.1.1	Obligation de conformité aux lois et règlements du Congo	21
2.1.2	Soumission aux inspections de l'Autorité	21
2.1.3	Spécifications opérationnelles	21
2.1.4	Documents requis à bord de l'aéronef	22
2.1.5	Enregistrements techniques requis	22
2.1.6	Manuels requis à bord	22
2.1.7	Informations additionnelles et autres formulaires requis à bord	23
2.1.8	Présentation de documents, manuels et enregistrements techniques	23
2.1.9	Préservation, présentation et utilisation des données de l'enregistreur de vol	24
	ABRÉVIATIONS	29
	CONTACTS ANAC	30

0 PRÉSENTATION

La présente brochure a pour objectif de mettre à la disposition :

- des postulants au Certificat de Transport Aérien (CTA) Congolais, toutes les informations nécessaires pour comprendre les conditions et exigences relatives à la délivrance du CTA et pour entreprendre de manière efficace le processus de certification ;
- des exploitants étrangers détenteurs de CTA ou de document équivalent délivré par une autorité d'un état contractant de l'OACI autre que le Congo et désireux d'opérer sur le territoire Congolais, toutes les informations relatives aux conditions d'exercice du transport aérien au Congo.

Cette brochure comporte deux parties.

- La première partie présente les Règles générales régissant l'activité de transport aérien au Congo et expose les conditions requises pour la délivrance du Certificat de Transporteur Aérien par l'Agence Nationale de l'Aviation Civile :
 - elle fait apparaître la différence entre le CTA qui est une habilitation délivrée par l'ANAC qui permet de mener une activité de transport aérien commercial au Congo, et l'Agrément qui représente une autorisation administrative relevant du Ministère de tutelle, permettant de postuler pour un CTA ;
 - elle précise le domaine d'application du certificat et la limite des activités concernées. Les conditions d'éligibilité concernant les personnes physiques, ressortissants nationaux et étrangers, ainsi que les organismes de droit Congolais et étranger y sont aussi exposées ;
 - elle apporte au postulant les informations requises concernant les pièces et documents à fournir pour l'obtention de l'agrément et du CTA, présente les différentes phases du processus de certification, ainsi que les délais et conditions générales et spécifiques nécessaires à la délivrance de chaque type de qualification requise avec le CTA ;
 - le postulant y trouvera les références concernant les exigences spécifiques sur le personnel, les installations, l'organisation, et les procédures auxquelles

doit se conformer le détenteur de CTA pour conserver la validité de son certificat ;

- la présente brochure apporte au postulant des informations sur le contenu, la forme et la durée de validité du certificat, ainsi que l'étendue et les limites des privilèges que confère sa détention. Elle indique les obligations incombant au détenteur de CTA et les circonstances dans lesquelles l'ANAC pourrait invalider temporairement ou définitivement un certificat octroyé ;
 - cette première partie traite aussi de l'exploitation des aéronefs en conditions de location sous la supervision de l'Autorité du Congo ou de celle du pays d'immatriculation.
- La deuxième partie présente les informations destinées aux exploitants étrangers détenteurs de CTA ou de document équivalent délivré par une autorité d'un État membre de l'OACI autre que le Congo et désireux d'opérer sur le territoire Congolais. Elle indique en particulier les obligations incombant aux exploitants étrangers détenteurs de CTA ou de document équivalent délivré par une Autorité d'un État membre de l'OACI autre que le Congo dans les domaines suivants :
 - les documents requis à bord de l'aéronef ;
 - les enregistrements techniques ;
 - les informations additionnelles et autres formulaires requis à bord ;
 - la préservation, la présentation et l'utilisation des données de l'enregistreur de vol ;
 - l'accès aux documents, manuels et enregistrements liés à l'exploitation et à la maintenance.

PARTIE 1

CERTIFICAT DE TRANSPORTEUR AÉRIEN (CTA)

1.1 DÉFINITION DE L'ACTIVITÉ

On appelle Permis d'Exploitation Aérienne (PEA), Air Operator Certificate (AOC) ou Certificat de Transporteur Aérien (CTA) un permis délivré par l'Autorité d'Aviation Civile d'un pays, autorisant un exploitant à effectuer des vols de transport commercial spécifiés.

Au Congo, l'habilitation nécessaire pour être transporteur aérien est le **Certificat de Transporteur Aérien (CTA)**. Cette habilitation est délivrée par l'Agence Nationale de l'Aviation Civile (ANAC) à l'issue d'un processus de certification.

Avant de postuler pour un CTA au Congo, il est nécessaire de disposer d'une autorisation formelle de l'Etat du Congo, délivrée par le Ministère en charge du transport aérien et appelée **Agrément de transporteur Aérien**. Cet agrément ne permet pas directement d'effectuer des opérations de transport aérien, mais représente l'autorisation préalable de l'Etat du Congo, permettant à son détenteur de postuler pour un CTA auprès de l'ANAC.

1.2 DOMAINE D'APPLICATION ET LIMITATIONS

Le CTA est requis de toute personne physique ou morale qui se propose de faire du transport aérien, à titre commercial, de passagers, de courrier et/ou de fret.

Le transport aérien de passagers, de fret et/ou de courrier, effectué par des aéronefs non entraînés par un organe moteur et/ou par des ultralégers motorisés, ainsi que les vols locaux n'impliquant pas de transport entre différents aéroports et le travail aérien ne relèvent pas du domaine du CTA.

1.3 RÈGLES DE BASE RÉGISSANT L'ACTIVITÉ

Le Règlement technique de référence régissant et organisant l'activité du transport aérien au Congo est le RAC 06, en conformité avec le Code de l'Aviation Civile du Congo, les dispositions régionales de l'OHADA et de la CEMAC ainsi que les normes et pratiques recommandées de l'OACI.

Nul ne peut mener des opérations de transport aérien commercial au Congo sans disposer au préalable de Certificat de Transport Aérien en état de validité, délivré ou reconnu en vertu des accords internationaux par l'Agence Nationale de l'Aviation Civile (ANAC).

Le CTA ou le document équivalent autorise l'exploitant à effectuer des vols de transport aérien commercial conformément aux conditions et restrictions qui y sont spécifiées.

Le CTA n'est délivré au Congo qu'à l'issue d'évaluation technique, financière et légale réalisée par l'Autorité en conformité avec les dispositions réglementaires.

Tout postulant au CTA doit garantir à l'Autorité le libre accès de ses installations et aéronefs dans le cadre des inspections de l'Autorité en vue de déterminer la conformité de l'exploitation avec les règlements applicables.

1.4 ÉLIGIBILITÉ

Est éligible pour postuler en vue de l'obtention d'un CTA :

- tout citoyen Congolais;
- tout organisme constitué sous le régime des lois du Congo ;
- tout organisme gouvernemental du Congo ;
- tout étranger résident et régulièrement installé au Congo ;
- tout organisme étranger ayant son siège social régulièrement établi au Congo et dont une part du capital social est détenu par des personnes physiques de nationalité Congolaise ou des sociétés de droit Congolais;

qui remplit les conditions réglementaires définies par l'Autorité, et qui ne dispose pas d'un CTA ou document équivalent délivré par l'Etat du Congo ou un autre Etat signataire de la convention de Chicago (OACI).

1.5 AGRÉMENT DE TRANSPORTEUR AÉRIEN

1.5.1 CONDITIONS REQUISES POUR L'AGRÉMENT

Tout postulant à un Agrément de transport aérien au Congo doit s'assurer au préalable qu'il remplit toutes les conditions définies ci-dessous :

- **moralité** - La délivrance d'un agrément de transporteur aérien est subordonnée à la vérification de la moralité des personnes qui dirigeront effectivement les activités de l'entreprise. Est acceptée comme preuve suffisante la production de documents délivrés par les autorités compétentes de l'État d'origine ou de provenance.
- **conditions financières** - Le montant minimum pour le Capital social est fixé par l'ANAC.
- **conditions administratives et fiscales** - Le postulant devra être régulièrement inscrit au registre de la Chambre de Commerce du Congo et disposer d'une Autorisation Administrative.
- **structure et logistique** - Le postulant devra démontrer sa capacité de disposer d'une structure en adéquation avec la dimension de l'activité envisagée et être capable de prouver qu'il peut disposer :
 - de personnel qualifié et suffisant pour l'activité envisagée ;
 - des aéronefs à titre de propriété ou de location ;
 - des moyens logistiques et organisationnels nécessaires pour assurer ou faire assurer la maintenance en vue du maintien de la navigabilité des aéronefs.
- **droits et taxes** - Le postulant devra s'acquitter des droits et taxes requis pour la délivrance de l'Agrément.

1.5.2 CONSTITUTION DU DOSSIER DE DEMANDE D'AGRÉMENT

Le postulant à l'agrément de transport aérien doit constituer un dossier comprenant les pièces suivantes:

- demande motivée ;
- autorisation administrative et registre de Commerce et crédit mobilier;

- indications relatives à l'identité du postulant (pièces d'identité, cartes de séjour et certificats de résidence pour les étrangers, statuts de la société conformes aux dispositions de l'OHADA et de la CEMAC ;
- un plan d'entreprise ou business plan comprenant entre autres :
 - le programme d'activités ;
 - une étude pertinente du marché visé (relations, zones, paires de zones) ;
 - un bilan d'ouverture ;
 - le compte d'exploitation prévisionnel.
- les informations techniques relatives à l'exploitation dont :
 - la structure de la société avec l'organigramme et les noms des principaux responsables ;
 - la flotte et le réseau envisagé ;
 - des indications sur la nature et l'origine des aéronefs prévus ;

1.5.3 DÉPÔT ET DÉLAIS DE TRAITEMENT DU DOSSIER

Le dossier complet doit être adressé directement au Ministre chargé de l'Aviation Civile au moins six mois avant la date du début d'exploitation souhaitée.

Les délais de traitement des demandes d'agrément sont de trois mois au plus.

Toute suite négative est dûment motivée.

Une entreprise dont la demande d'agrément de transporteur aérien a été rejetée peut introduire, des recours prévus par la législation nationale.

1.6 CERTIFICAT DE TRANSPORT AÉRIEN

1.6.1 COMMENT POSTULER POUR UN CTA

Le postulant pour un Certificat de Transporteur Aérien devra prendre contact avec l'Autorité d'Aviation Civile par téléphone, par correspondance ou par une visite à l'ANAC en vue d'informer l'Autorité de son intention de postuler pour un CTA, et de solliciter un rendez-vous avec le représentant de l'Autorité. Cette première rencontre permettra :

- **au postulant** de procéder à une description verbale de l'exploitation envisagée, de sa structure et ses moyens logistiques.
- **à l'Autorité** d'informer le postulant sur le cadre réglementaire régissant la délivrance du CTA et les différentes phases du processus de certification, et aussi de fournir au postulant toutes les précisions nécessaires concernant les informations et documents requis pour la demande de délivrance du CTA.

L'Autorité peut à l'issue de cet entretien remettre au postulant, si elle le juge opportun :

- un Formulaire de Déclaration d'Intention du Postulant (formulaire de pré évaluation ANAC FORM 06-01);
- une Brochure d'information destinée à guider le postulant dans la préparation de son dossier;
- tout autre document ou information que l'Autorité jugerait utile.

La seconde étape est celle du dépôt de la demande formelle (formulaire ANAC FORM 06-12), à l'issue de la préparation du dossier et de la collecte des renseignements à fournir.

1.6.2 CONDITIONS REQUISES POUR DEMANDER LE CTA

La délivrance ou la validation d'un Certificat de Transporteur Aérien sont assujetties à la détention d'un agrément de transporteur aérien en cours de validité spécifiant les activités couvertes.

1.6.3 CONDITIONS TECHNIQUES ET OPÉRATIONNELLES

En plus de la détention d'un agrément, le postulant au CTA devra être en mesure de prouver à l'Autorité qu'il satisfait aux conditions techniques et opérationnelles ci-dessous :

- **Structure et Organisation**

Le Postulant devra disposer et être capable de maintenir une structure organisationnelle compatible avec le type d'exploitation prévu.

- **Service Commercial aérien**

Le postulant devra être capable de démontrer à l'Autorité qu'il a les moyens d'assurer un service commercial en conformité avec les règles de service aérien commercial applicables au type d'exploitation envisagé.

- **Sécurité de l'exploitation**

Le postulant devra être en mesure de prouver devant l'Autorité sa capacité de mener l'exploitation dans des conditions de sécurité satisfaisantes et en conformité avec les normes applicables.

- **Disponibilité d'aéronefs et d'équipages**

Le postulant devra disposer d'aéronefs qui sont munis d'équipements appropriés à la zone d'exploitation et au type d'exploitation et de membres d'équipage qui sont qualifiés pour cette zone et ce type d'exploitation sur ce type d'aéronef.

- **Disponibilité de Personnel qualifié**

Le postulant devra disposer de personnel qualifié exerçant les fonctions de commandement en conformité avec les dispositions du règlement en vigueur.

- **Capacité de Maintenance**

Le postulant devra être en mesure de prouver à l'Autorité qu'il est capable de satisfaire aux exigences relatives à la maintenance des aéronefs à sa disposition.

- **Programmes**

Le postulant devra disposer et être en mesure de prouver à l'Autorité sa capacité de mettre en œuvre des programmes préventifs, en particulier :

- un programme de sécurité et de prévention des accidents ;
- un programme de formation qui satisfait aux exigences de la réglementation sur les licences et les opérations aériennes.

- **Systèmes de contrôle -**

Le postulant devra disposer de systèmes de contrôle permettant de garantir la continuité des dispositions prises en matière de sécurité, en particulier :

- un système de contrôle d'exploitation conforme à la réglementation en vigueur ;
- un système de contrôle de la maintenance approuvée.

- **Manuels**

Le postulant devra disposer de manuels réglementaires décrivant les dispositions et procédures de sa structure, en particulier :

- un Manuel d'Exploitation ;
- un Manuel d'Entretien ;
- un Manuel de Contrôle de Maintenance de l'exploitant.

1.6.4 COMPOSITION DU DOSSIER DE DEMANDE DE CTA

Le postulant qui, à l'issue de la première rencontre d'information avec l'Autorité et après avoir pris connaissance des exigences et la procédure de certification, décide de poursuivre sa démarche de demande de CTA, collecte les documents et informations demandées et constitue un dossier de demande de CTA comprenant:

- le formulaire de demande formelle (formulaire ANAC FORM 06-12 signé du postulant;
- les documents administratifs et financiers requis ;
- les documents techniques requis concernant les aéronefs, l'exploitation et le personnel technique et commercial;
- les documents et justificatifs complémentaires ;
- les manuels requis.

1.6.5 DÉPÔT DE LA DEMANDE

Le dossier de demande de délivrance, de modification ou de renouvellement du certificat de transporteur aérien, une fois constitué, doit être adressé à l'Agence Nationale de l'Aviation Civile par le postulant.

A l'issue de l'étude du dossier, le postulant est convié à une réunion avec les représentants de l'Autorité, au cours de laquelle il lui sera notifié la décision de l'Autorité qui sera :

- accepter le dossier et démarrer le processus de certification ; ou
- rejeter le dossier en lui en signifiant les raisons.

En cas de rejet, la décision et les raisons seront confirmées par une correspondance de l'Autorité au postulant.

L'acceptation du dossier par l'Autorité marque le début du processus de certification.

1.6.6 INFORMATIONS À FOURNIR POUR UNE PREMIÈRE DEMANDE DE CTA

Le dossier de demande de CTA doit contenir au moins les éléments suivants :

- ***Formulaire ANAC FORM 06-12***

Le formulaire doit être rempli et signé de la personne habilitée par le postulant.

- ***Documents administratifs***

Les documents administratifs ci-dessous devront être compris dans le dossier :

- copie de l'agrément délivré par le Ministre chargé de l'aviation civile ;
- titre de propriété ou contrat de location d'aéronef couvrant une période d'au moins six mois ;
- le Business Plan de l'entreprise ;
- l'attestation de police d'assurance, couvrant la responsabilité civile du demandeur en cas d'accident notamment, à l'égard des passagers, des bagages, du fret, du courrier et des tiers.

- ***Documents techniques concernant les aéronefs***

- types d'aéronefs ;
- instruments et documents de vols ;
- équipements de communication et de navigation ;
- tous les autres équipements qui seront utilisés ;
- certificats d'immatriculation et certificats de navigabilité valides des aéronefs ;
- certificats d'exploitation des instruments radioélectriques de bord ;
- licences radio ;

- certificats de limitation de nuisance ;
- situation technique et historique des aéronefs; cellules ; moteurs ; (année de construction, maintenance et modifications, consignes opérationnelles, état AD/CN, exploitation).
- ***Documents techniques concernant l'exploitation et l'entretien***
 - une fiche descriptive de l'organisation et la nature de l'exploitation (type d'exploitation, exploitation de jour, de nuit, aux instruments, ETOPS, etc....) ;
 - routes et zones envisagées, avec tracés géographiques, altitudes minimales de vol, aéroports de destination et de décollage qui doivent être utilisés, y compris renseignements sur les procédures d'approche aux instruments, minima d'exploitation d'aéroports envisagés et installations et services de navigation et de communications ;
 - dispositions relatives à la maintenance des aéronefs et aux opérations aériennes ;
 - copies des contrats de maintenance conclus entre l'exploitant et tout organisme de maintenance ;
 - détails sur les méthodes de contrôle d'exploitation et de surveillance qui sont utilisés.
- ***Documents techniques concernant le personnel technique et commercial***
 - listes du personnel navigant technique et commercial avec les qualifications ;
 - licences valides des personnels navigants technique et commercial ;
 - renseignements concernant chaque membre d'équipage, avec les numéros de licences, qualifications de type, certificats médicaux et compétences récemment confirmées sur les types d'aéronef prévus ;
 - dispositions relatives à la formation et à la qualification des navigants et du personnel au sol, ainsi qu'aux installations et équipements disponibles.
- ***Manuels à produire par le postulant***
 - le Manuel d'Exploitation ;
 - le Manuel d'Entretien ;
 - le Manuel de Contrôle de Maintenance de l'Exploitant.

1.7 CERTIFICATION

1.7.1 CONTRÔLE DES DÉCLARATIONS ET INSPECTIONS

A l'issue de l'étude préliminaire du dossier du postulant l'Autorité procède à un examen de tous les documents et à une inspection des installations du postulant et de ses éventuels sous-traitants déclarés.

L'Autorité exigera du postulant, préalablement à la délivrance du CTA, de démontrer qu'il peut mener avec satisfaction des opérations d'évacuation d'urgence de ses aéronefs.

A l'issue de l'étude des dossiers et du contrôle sur site de l'organisation et la logistique du postulant, l'Autorité peut si elle le juge nécessaire, exiger du postulant avant la délivrance du CTA l'exécution d'un ou de plusieurs vols de démonstration.

1.7.2 DÉLIVRANCE DU CTA

A l'issue des phases d'étude des dossiers du postulant, de contrôle et démonstration sur le terrain, l'Autorité délivre un CTA au postulant qui satisfait aux exigences réglementaires et qui démontre qu'il est en mesure :

- de mettre en place et de maintenir une organisation appropriée au type d'exploitation envisagé ;
- de respecter les exigences en matière de maintenance et d'exploitation correspondant à l'exploitation envisagée ;
- de se conformer aux programmes de formation requis ;
- d'assurer le maintien de sa conformité à toutes les exigences réglementaires relatives au type d'exploitation prévu.

1.7.3 FORME ET TENEUR DU CTA

Le certificat de transporteur Aérien consiste en deux documents distincts :

- un certificat d'une page signé de l'Autorité et destiné à être exhibé au public
- un document tenant sur plusieurs pages contenant les Dispositions Spécifiques d'Exploitation où sont consignés les termes et conditions applicables au certificat du détenteur du CTA.

Le C TA contient :

- les nom et adresse de siège du détenteur ;
- la date de délivrance et la période de validité pour chaque page ;
- la liste des types d'exploitation autorisés ;
- la liste des types d'aéronefs dont l'utilisation est autorisée ;
- les zones géographiques dans les limites desquelles l'exploitation est autorisée ;
et
- toutes autres autorisations, approbations et restrictions spéciales déterminées par l'Autorité en conformité avec les normes et règles applicables aux types d'exploitation et de maintenance menés par le détenteur du CTA.

1.7.4 DURÉE DE VALIDITÉ DU CTA

Le CTA délivré par l'Autorité est valable à compter de la date de son émission pour une période de un an à moins qu'il ne soit:

- amendé, suspendu ou annulé par l'Autorité ;
- restitué à l'Autorité par l'exploitant ; ou
- que le détenteur ne suspende ses activités pour une période supérieure à 6 mois.

Le détenteur de CTA qui désire continuer son exploitation au-delà de la période de validité en formule la demande auprès de l'ANAC au moins 1 mois avant la date d'expiration prévue.

1.8 CONDITIONS DE MAINTIEN DE LA VALIDITÉ DU CTA

1.8.1 MAINTIEN DU CTA

A moins qu'un CTA n'ait fait au préalable l'objet d'une renonciation, d'un remplacement, d'une révocation, ou d'expiration suite à un dépassement de la date limite de validité spécifiée sur le certificat de transporteur aérien, la continuité de la validité de ce CTA dépend :

- de ce que l'exploitant continue de satisfaire aux conditions et exigences réglementaires applicables ;
- de la garantie d'accès pour l'Autorité et de tout autre organisme de surveillance délégué par l'Autorité aux installations de l'organisme pour en déterminer la conformité avec les dispositions réglementaires applicables ;
- de l'acquittement de tous les droits prescrits par l'Autorité.

Le CTA n'est pas cessible, et doit être renouvelé au bout d'un an, durée de sa validité.

La validité du CTA peut être restreinte si l'Autorité le juge nécessaire.

1.8.2 SUSPENSION, RETRAIT ET RÉTABLISSEMENT DU CTA

• ***Suspension – Retrait***

Le CTA peut être suspendu, ou retiré dans les cas suivants :

- si l'Autorité constate que les conditions ayant motivé sa délivrance ne sont plus respectées, ou que l'exploitant ne se conforme pas aux dispositions réglementaires applicables ;
- si le transporteur aérien n'exploite plus aucun aéronef depuis plus de 6 mois.

L'Autorité peut retirer le CTA si :

- elle juge que les conditions ayant conduit à la délivrance du CTA ne sont plus remplies ;
- elle juge que les exigences en matière de sécurité ne sont plus remplies ;
- l'exploitant en formule la demande.

- **Rétablissement**

En cas de suspension, le rétablissement se fait quand les services compétents sont assurés que l'exploitant a mis en œuvre les moyens et méthodes nécessaires pour supprimer les causes ayant entraîné la suspension.

En cas de retrait du CTA par l'Autorité, l'exploitant qui souhaite continuer son activité aérienne doit se mettre en conformité, puis soumettre une nouvelle demande pour la délivrance d'un CTA.

1.9 EXPLOITATION D'AÉRONEF EN LOCATION

1.9.1 AÉRONEF AUTORISÉ

Un détenteur de CTA ne peut exploiter un aéronef dans le cadre de ses opérations commerciales que si :

- cet aéronef dispose d'un certificat de navigabilité valide, se trouve en état de navigabilité, et est conforme aux exigences relatives au type d'exploitation envisagé ;
- ce type d'aéronef est pris en compte et inscrit dans la liste des types d'aéronefs autorisés sur ce CTA.

Un détenteur de CTA ne peut exploiter dans le cadre de son exploitation commerciale un aéronef additionnel ou de remplacement dont le type est autorisé et listé sur son CTA courant que s'il est en mesure de prouver que cet aéronef a subi avec succès un processus d'évaluation en vue de son intégration dans sa flotte.

1.9.2 LOCATION D'AÉRONEF ENTRE DEUX EXPLOITANTS SUPERVISÉS PAR L'ANAC

Un exploitant détenteur de CTA Congolais, fournissant un avion avec équipage complet à un autre exploitant placé sous la surveillance de l'ANAC conserve toutes les fonctions et responsabilités prescrites dans le RAC 06 et reste l'exploitant de l'avion devant l'Autorité.

Un exploitant détenteur de CTA Congolais, utilisant un avion en location avec équipage incomplet d'un autre exploitant sous la surveillance de l'Autorité, ou le lui fournissant, doit obtenir, préalablement à l'exploitation, l'approbation de l'Autorité. Toute condition associée par l'Autorité à cette approbation doit être incluse dans le contrat de location.

1.9.3 LOCATION D'AÉRONEF SOUS SUPERVISION D'UNE AUTORITÉ ÉTRANGÈRE

Le détenteur de CTA peut utiliser dans le cadre de son exploitation commerciale un aéronef immatriculé à l'étranger, en location sans équipage, avec accord de l'Autorité.

PARTIE 2

EXPLOITANTS ÉTRANGERS

2.1 EXPLOITANTS ÉTRANGERS

Les informations suivantes concernent les exploitants dont le permis d'exploitation aérienne a été délivré par une Autorité étrangère de l'aviation civile. Elle ne s'applique pas aux aéronefs d'État et ceux utilisés dans le cadre de vols officiels.

Les dispositions ci-dessous s'appliquent aux entreprises de transport aérien étrangères, opérant des vols internationaux au départ et/ou à destination du CONGO en vertu d'accords aériens entre le CONGO et leurs États.

Elles s'appliquent aussi aux vols charters et aux compagnies aériennes effectuant des escales techniques au CONGO.

2.1.1 OBLIGATION DE CONFORMITÉ AUX LOIS ET RÈGLEMENTS DU CONGO

Un opérateur étranger ne peut être autorisé à mener des activités de transport aérien au Congo que s'il est en conformité avec :

- les dispositions des Règlements de l'Aviation Civile du Congo ;

2.1.2 SOUMISSION AUX INSPECTIONS DE L'AUTORITÉ

L'opérateur étranger devra s'assurer que toute personne habilitée par l'Autorité aura libre accès à ses aéronefs en vue d'inspection suivant les dispositions des Règlements de l'Aviation Civile du Congo à tout moment, et sans notification préalable.

2.1.3 SPÉCIFICATIONS OPÉRATIONNELLES

Tout exploitant étranger devra disposer de spécifications opérationnelles contenant au moins les informations suivantes :

- les raisons de la délivrance ;
- les domaines d'application et la durée ;
- les restrictions et autres actions requises de l'exploitant ;
- les autorisations et limitations de route et d'aérodrome.

2.1.4 DOCUMENTS REQUIS À BORD DE L'AÉRONEF

L'exploitant étranger devra veiller à ce que les documents administratifs ci-après exigés en fonction du type d'aéronef et de la nature du vol, soient en permanence à bord de l'aéronef et en état de validité :

- le certificat d'immatriculation ;
- le document de navigabilité ;
- le document de limitation de nuisance ;
- les licences de l'équipage ;
- le carnet de route ;
- la licence de station d'aéronef ;
- la liste nominative des passagers ;
- le manifeste du fret ;
- la police d'assurance.

2.1.5 ENREGISTREMENTS TECHNIQUES REQUIS

L'exploitant étranger devra s'assurer que les informations techniques ci-après sont disponibles à bord de l'aéronef :

- informations nécessaires pour assurer la sécurité du vol ;
- la déclaration valide courante d'aptitude pour remise en service de l'aéronef ;
- l'attestation d'entretien faisant état de la situation technique de l'aéronef, et indiquant les prochaines actions de maintenance planifiée et hors routine dues, à moins que l'Autorité n'ait donné son accord pour que ces informations soient conservées ailleurs ;
- la situation courante de tous les travaux reportés susceptibles d'affecter l'exploitation de l'aéronef ;
- toute indication utile concernant l'assistance à la maintenance.

2.1.6 MANUELS REQUIS À BORD

L'exploitant étranger devra s'assurer que :

- les parties du Manuel d'exploitation en cours concernant le travail des équipages sont à bord pour chaque vol ;
- les parties du Manuel d'Exploitation nécessaires à la conduite du vol sont facilement accessibles à l'équipage à bord sur chaque vol ;
- une copie des manuels approuvés tels que le Manuel de vol (AFM), Manuel d'Exploitation (AOM), ainsi que tout autre manuel requis par l'Autorité sont disponibles à bord.

2.1.7 INFORMATIONS ADDITIONNELLES ET AUTRES FORMULAIRES REQUIS À BORD

En plus des documents cités ci-dessus, les éléments suivants devront être à bord de l'aéronef :

- plan de vol opérationnel ;
- enregistrements techniques contenant les informations requises dans le domaine
- les documents d'information sur les NOTAM/AIS ;
- les informations météorologiques appropriées;
- les documents de masse et de centrage ;
- les copies des spécifications opérationnelles ;
- les informations sur tout chargement spécial y compris les marchandises dangereuses ;
- les cartes aéronautiques relatives à la zone d'exploitation.

2.1.8 PRÉSENTATION DE DOCUMENTS, MANUELS ET ENREGISTREMENTS TECHNIQUES

Tout exploitant étranger opérant sur le territoire Congolais devra :

- permettre l'accès à toute personne mandatée par l'Autorité, à tout document, manuels et enregistrements liés à l'exploitation et à la maintenance ;
- présenter ces documents, manuels et enregistrements chaque fois que l'Autorité le demande, dans des délais raisonnables.

Le pilote commandant de bord devra produire, dans des délais raisonnables tout document, manuel et enregistrements requis à bord, que demanderait un représentant de l'Autorité.

2.1.9 PRÉSERVATION, PRÉSENTATION ET UTILISATION DES DONNÉES DE L'ENREGISTREUR DE VOL

Après chaque accident, incident ou chaque fois que l'Autorité l'exigera, tout exploitant d'aéronef ou d'hélicoptère comportant un enregistreur de vol devra conserver les enregistrements originaux pendant une période de 60 jours sauf si l'Autorité en charge des investigations en décide autrement.

- **Performances**

- *CALCUL DU POIDS DE PASSAGERS ET DE LEURS BAGAGES*

Un exploitant étranger devra calculer le poids des passagers et de leurs bagages en utilisant soit les poids réels de chaque personne et de chaque bagage, soit les poids normalisés spécifiés dans son manuel d'exploitation et acceptés par l'Autorité.

L'Autorité peut exiger d'un exploitant qu'il présente des éléments démontrant la validité des valeurs de poids et masses utilisées.

- *AVION MONOMOTEUR*

Un exploitant étranger ne devra pas opérer des vols de transport commercial de personnes avec un avion monomoteur de nuit, ni dans des conditions IMC, sauf sous conditions de VFR Spécial.

- **Opérations aériennes :**

- *PRÉPARATION DES VOLS*

Pour chaque vol prévu, il doit être établi un plan de vol exploitation. Le plan de vol exploitation doit être approuvé et signé par le pilote commandant de bord et, s'il y a lieu, signé par l'agent technique d'exploitation, et copie sera remise à l'exploitant ou à un agent désigné; s'il ne peut être remis, il doit être déposé à l'administration de l'aéroport ou en un endroit convenable à l'aérodrome de départ.

Aucun vol ne doit être entrepris avant que n'aient été remplies des fiches de préparation de vol certifiant que le pilote commandant de bord a vérifié que :

- l'avion est apte à effectuer le vol ;
- la configuration de l'avion est en accord avec la liste des déviations tolérées (LEC) ;
- les équipements et instruments exigés pour la conduite du vol sont disponibles ;
- les équipements et instruments fonctionnent sauf cas prévu par la liste minimale d'équipements (L.M.E.) ;
- il a été délivré une fiche de maintenance se rapportant à l'avion conformément au manuel de contrôle de maintenance de l'exploitant;
- les parties du manuel d'exploitation nécessaires à la conduite du vol sont disponibles à bord;
- les documents, l'information complémentaire et les formulaires qui doivent être disponibles sont à bord ;
- les cartes, les fiches et tous documents associés ou la documentation équivalente, à jour, sont disponibles pour faire face aux besoins de l'opération envisagée, y compris tout déroutement qu'il est raisonnable d'envisager ;
- les installations et services au sol exigés pour le vol prévu sont disponibles et appropriés ;
- les dispositions spécifiées dans le manuel d'exploitation afférentes aux exigences en matière de carburant, d'huile et d'oxygène, aux altitudes minimales de sécurité, aux minima opérationnels d'aérodrome et à l'accessibilité des aérodromes de dégagement et de déroutement, si nécessaire, peuvent être respectées pour le vol prévu ;
- le chargement est correctement réparti et arrimé en toute sécurité ;
- la masse de l'avion au début de la course de roulement au décollage est telle que le vol peut être effectué conformément aux dispositions applicables ;
- toute limitation opérationnelle applicable s'ajoutant à celles couvertes par les paragraphes ci-dessus peut être respectée.

Après usage, les fiches de préparation de vol seront conservées pendant au moins trois mois par l'exploitant.

▪ *APPROCHE ET ATERRISSAGE*

Avant de procéder à une approche, le pilote Commandant de bord devra déterminer, en fonction de l'information disponible, si :

- la météo à l'aérodrome et les conditions de la piste offrent toutes les garanties pour une approche et un atterrissage en toute sécurité ;
- dans le cas d'approche interrompue, son avion pourra satisfaire aux exigences en matière de performance contenues dans le manuel d'exploitation.

• **Sûreté**

▪ *SÛRETÉ DE L'AÉRONEF*

L'exploitant étranger devra:

- s'assurer que tout le personnel concerné s'est familiarisé et est en conformité avec les exigences du Programme National de Sûreté de l'état de l'exploitant ;
- concevoir et mettre en œuvre un programme de formation approuvée permettant au personnel de l'exploitant de prendre les dispositions appropriées pour éviter les actes de malveillance tels que le sabotage ou le détournement d'aéronef, et dans le cas où cela arriverait, d'en minimiser les conséquences ;
- à la suite d'un acte de malveillance, soumettre sans délai un rapport sur cet acte à l'autorité locale désignée et à l'Autorité de l'état de l'exploitant ;
- s'assurer que tout aéronef transporte une liste de vérification destinée à la recherche d'armes, d'explosifs ou autres articles dangereux dissimulés, pour ce genre de situation ; et
- le cas échéant, s'assurer que sur tous les aéronefs destinés à transporter des passagers où existe une porte d'accès au cockpit, cette porte peut être verrouillée de l'intérieur du cockpit pour prévenir l'accès à toute personne non autorisée.

▪ *PASSAGERS CLANDESTINS*

L'exploitant étranger devra prendre des dispositions pour s'assurer qu'aucun passager clandestin ne peut se dissimuler à bord de l'aéronef.

▪ *MARCHANDISES DANGEREUSES*

Un exploitant aérien ne peut accepter de transporter par air des marchandises dangereuses dans l'espace aérien du Congo à moins :

- de disposer de l'autorisation de l'Autorité à cet effet ; et
- d'avoir effectué la formation du personnel requise.

L'exploitant étranger doit vérifier que l'expéditeur a classifié, vérifié, certifié, documenté, emballé, marqué, étiqueté et conditionné les marchandises dangereuses de façon acceptable pour le transport aérien tel que prévu dans son programme pour les marchandises dangereuses approuvé par l'Autorité étrangère.

L'exploitant étranger devra avoir dans ses Dispositions Spécifiques d'Exploitation, une notification de son autorisation par l'Autorité étrangère à transporter des marchandises dangereuses.

▪ *TRANSPORT D'ARMES ET DE MUNITIONS DE GUERRE*

L'exploitant étranger qui conduit des opérations de transport aérien vers le Congo devra :

- ne transporter des armes et des munitions de guerre qu'avec l'approbation à cet effet de tous les états concernés ;
- s'assurer que les armes et munitions de guerre sont :
 - stockées dans l'aéronef à un endroit inaccessible aux passagers pendant le vol ; et
 - en cas d'armes à feu, vidées de leurs munitions.
- s'assurer que le pilote commandant de bord est informé avant le début du vol des détails et de l'emplacement à bord de l'aéronef de toute arme et munition de guerre à transporter ;

▪ *TRANSPORT D'ARMES ET DE MUNITIONS DE SPORT*

L'exploitant étranger qui mène une opération de transport aérien commercial au Congo devra prendre toutes les dispositions nécessaires pour s'assurer que toute arme de sport devant être transportée est déclarée.

L'exploitant étranger qui accepte de transporter des armes de sport devra s'assurer qu'elles sont :

- rangées dans l'aéronef dans un endroit qui n'est pas accessible aux passagers durant le vol sauf si l'Autorité a déterminé que cela n'est pas réalisable et a approuvé d'autres procédures, et
- vidées de leurs munitions, en cas d'armes à feu ou autres armes pouvant contenir des munitions.

ABRÉVIATIONS

AFM	Aircraft Flight Manual
ANAC	Agence Nationale de l'Aviation Civile
AOC	Air Operator Certificate ou CTA ou PEA en français
AOM	Aircraft Operating Manual
CEMAC	Communauté Economique et Monétaire de l'Afrique Centrale
CTA	Certificat de transporteur aérien ou PEA
ETOPS	Extended Range for Twin engine Operators – Autorisation d'éloignement accordé à un bimoteur
LME	Liste Minimale d'Equipements (MEL)
OACI	Organisation de l'Aviation Civile Internationale
OHADA	Organisation pour l'Harmonisation du Droit des Affaires
PEA	Permis d'Exploitation Aérienne ou CTA
POPS	Prospective Operator's Pre-assessment Statement – Déclaration d'intention du postulant.
RAC	Règlements Aéronautiques du Congo

CONTACTS DE L'AUTORITÉ

ADRESSE POSTALE:

Agence Nationale de l'Aviation Civile

B.P: 128 Brazzaville - Congo

E-Mail : **aviacongo@caramail.com**

Tél: **(242)-281-02-27**

(242)-281-07-36

Fax: **(242)-281-02-27**

(242)-281-07-49